Deutscher Bundestag **Drucksache 19/8441**

19. Wahlperiode 15.03.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Dr. Jürgen Martens, Christoph Meyer, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Zustand und Zukunft passiver Schutzeinrichtungen auf deutschen Straßen

Passive Schutzeinrichtungen (RPS) sind Teile der Verkehrsinfrastruktur, die mithilfe von abweisenden und auffangenden Schutzeinrichtungen Unfälle auf Straßen entschärfen sollen. Die Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme regeln die Anforderungen, den Zweck und den Geltungsbereich der Schutzeinrichtungen in Deutschland. Auf deutschen Fernstraßen mit vier oder mehr Fahrspuren sind gemäß der Richtlinien beispielsweise Schutzeinrichtungen der Aufhaltestufe H2 oder H4b nach EN 1317 vorgesehen. Auf Landstraßen kommt es zu den meisten tödlichen Verkehrsunfällen, so starben dort laut DEKRA allein 58 Prozent der Verkehrstoten im Jahr 2016. Von diesen waren wiederum 60 Prozent mit dem Pkw und 25 Prozent mit dem Kraftrad unterwegs (www.dekra-solutions.com/2017/09/weniger-verkehrstote-risiko-landstrasse-bleibt/).

Der Zustand und die Wahl der jeweiligen Schutzeinrichtung können große Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Einrichtung, und damit die vorgesehene Schadensminimierung, haben. Effektive Schutzeinrichtungen retten im Ernstfall Leben. Dafür müssen sie aber auch einfach und preiswert im Erhalt sein, um die gegebenen Ressourcen der Verkehrssicherheit optimal zu nutzen. Neue Erkenntnisse bezüglich der Lebensdauer von Schutzeinrichtungen oder optimierter Schutzeinrichtungen müssen daher konsequent Einzug in die Planung der Verkehrsinfrastruktur halten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Kilometer passiver Schutzeinrichtungen (RPS) sind insgesamt auf Bundesstraßen und Autobahnen verbaut?

2. Wie viele Kilometer passiver Schutzeinrichtungen (RPS) auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen waren nicht unfallbedingt (Risse, Durchrostungen, Betonkrebs) reparaturbedürftig (bitte in Kilometer und in Prozent zur Gesamtlänge angeben)?
3. Wie viele Kilometer passiver Schutzeinrichtungen (RPS) auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen wurden im Jahr 2018 errichtet, und wie viele ersetzt (bitte in Kilometer und in Prozent zur Gesamtlänge angeben)?
4. Welche Ausgaben entstanden für Neubau und Erhalt passiver Schutzeinrichtungen (RPS) an Bundesstraßen und Autobahnen im Jahr 2018 (bitte insgesamt sowie nach Typ der Schutzeinrichtung aufschlüsseln)?
5. Wie hoch ist der Anteil von Stahlschutzplanken, und wie hoch der Anteil von Betonwänden an der Gesamtlänge passiver Schutzeinrichtungen (RPS) auf Bundesstraßen und Autobahnen?
6. Welche Argumente sprechen aus Sicht der Bundesregierung jeweils für oder gegen Stahlschutzplanken und Betonwände als passive Schutzeinrichtungen (RPS)?
7. Welche Form passiver Schutzeinrichtung (RPS) ist nach Kenntnis der Bundesregierung besser geeignet im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Durchbruchsicherheit, Anschaffungskosten, Aquaplaning-Gefahr, Reparaturzeiten und -kosten, Betriebskosten sowie die Ökobilanz des Produktes?
8. Werden dabei auch die unterschiedlichen CO_2-Emissionswerte berücksichtigt?
9. Welche Form passiver Schutzeinrichtung (RPS) bevorzugt die Bundesregierung aktuell in ihren Bauvorhaben und Bauplanungen?
10. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen Lebensdauerkosten von Stahlschutzplanken und Betonwände als passive Schutzeinrichtungen (RPS)?
11. In welchen Bundesländern sind nach Kenntnis der Bundesregierung Ortbetonschutzwände als passive Schutzeinrichtungen (RPS) untersagt?
12. Wie bewertet die Bundesregierung passive Schutzeinrichtungen (RPS) auf Landstraßen im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Durchbruchsicherheit, Anschaffungskosten, Aquaplaning-Gefahr, Betriebskosten, Reparaturzeiten und Reparaturkosten?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirkung von Unterfahrschutzblechen auf die Verkehrssicherheit, insbesondere im Hinblick auf Motorradfahrer?
14. Auf welchen Streckentypen sieht die Bundesregierung Bedarf für Unterfahrschutzbleche?
15. Wie viele Kilometer Leitplanken sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland mit Unterfahrschutz ausgerüstet (bitte insgesamt sowie nach Bundesländern aufschlüsseln)?
16. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Kosten für die Umrüstung einer Leitplanke mit Unterfahrschutz sowie für die Neuerrichtung einer Leitplanke mit Unterfahrschutz im Vergleich zu einer Leitplanke ohne Unterfahrschutz bei einer beispielhaften Länge von 100 Metern?
17. Fördert die Bundesregierung die Nachrüstung sowie die Neuerrichtung von Leitplanken mit Unterfahrschutz, und wenn ja, wie hoch sind die verwendeten Mittel (bitte nach Haushaltsjahren ab 2004 sowie nach Projekten aufschlüsseln)?

18. Wenn nein, was sind die Gründe der Bundesregierung gegen eine Förderung, und plant die Bundesregierung zukünftig eine solche Förderung?

Berlin, den 20. Februar 2019

Christian Lindner und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333